

Záverečná správa z vyšetrovania

incidentu kategórie C 4 – prejdenie návesti zakazujúcej jazdu, ku ktorému došlo počas chodu vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce, na 101. staničnej koľaji v nžkm 121,753, dňa 08.03.2017 o 15:44 h.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Správa o výsledkoch vyšetrovania príčin a okolností vzniku nehody

Súhrn

Kategória nehodovej udalosti:	incident C 4
Dátum a čas udalosti:	08.03.2017, 15.44 hod
Popis udalosti:	prejdenie návesti zakazujúcej jazdu, návesti 1, Stoj svetelného cestového návestidla
Miesto udalosti:	v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce, na 101. staničnej koľaji v nžkm 121,753
Zúčastnení:	ŽSR (manažér infraštruktúry), dopravca Železničná spoločnosť Cargo, a. s. (ZSSKC)
Následky:	poškodenie výhybky, meškanie vlakov.
Bezprostredné príčiny udalosti:	nesledovanie návestných znakov na svetelnom cestovom návestidle rušňovodičom
Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou:	Neboli zistené
Príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti:	Neboli zistené
Bezpečnostné odporúčania:	Dopravný úrad preskúma účinnosť školenia, skúšok a kontrol a bude viesť zoznam rušňovodičov tak, aby bolo zrejmé ktorým bol odobratý preukaz rušňovodiča a ktorí urobili nehodu a kedy urobili novú odbornú skúšku

Číslo: 07082/2017/SŽDD/22526

V Bratislave dňa 16.5.2017

Vec: Záverečná správa z vyšetrovania

Stupeň dôvernosti: CH

Záverečná správa z vyšetrovania

incidentu kategórie C 4 – prejdenie návěsti zakazujúcej jazdu, návěsti 1, **Stoj** svetelného cestového návěstidla Sc101, ku ktorému došlo počas chodu vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce, na 101. staničnej koľaji v nžkm 121,753, dňa 08.03.2017 o 15:44 h.

I. Súhrn

O 15:44 h dňa 08.03.2017 prišlo počas chodu vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC po 101. staničnej koľaji v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce, v nžkm 121,753 k vzniku incidentu kategórie C 4 – prejdeniu návěsti zakazujúcej jazdu, návěsti 1, **Stoj** cestového návěstidla Sc101 a k násilnému prestaveniu (rozrezaniu) a poškodeniu výhybky č. 104 kolesami HKV 91 56 6 363 091 – 0 tohto vlaku; tým došlo k úplnému prerušeniu prevádzky v úseku medzi obvodmi Trenčín a Zlatovce (1c. spojovacia koľaj) od 15:44 h do 18:20 h (156 min) a následne bola uzamknutá poškodená výhybka č. 104 v obvode Zlatovce uzamykateľnými výmenovými prenosnými zámkami. Po obnovení prevádzky od 18:20 h sa jazdilo cez uvedenú výhybku len na a zo 103. koľaje a to obmedzenou rýchlosťou 10 km.h-1/30 km.h-1 a bola zjazdná bez obmedzenia od 12:00 h dňa 09.03.2017, kedy došlo k úplnému obnoveniu prevádzky v danom úseku. V dôsledku vzniku incidentu došlo k zmeškaniu jedenástich vlakov osobnej dopravy dopravcu ZSSK spolu o 718 min a jedného vlaku nákladnej dopravy dopravcu ZSSK o 134 min. Došlo k odrieknutiu dvoch vlakov dopravcu ZSSK a bola zavedená v úseku Nové Mesto nad Váhom – Trenčianske Bohuslavice – Trenčín zavedená dopravcom ZSSK NAD. Celková predbežná škoda pri incidente bola vyčíslená na 17 511,52 €. Vznik incidentu spôsobilo nesledovanie návěstných znakov (návěsti) na svetelnom cestovom návěstidle Sc101 rušňovodičom vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC.

II. Údaje týkajúce sa nehody**1. Incident****a) Dátum, presný čas a miesto incidentu**

O 15:44 h dňa 08.03.2017, železničná trať č. 125A Púchov – Bratislava hlavná stanica, ŽST Trenčín, obvod Zlatovce, 101. staničná koľaj, svetelné cestové návěstidlo Sc101 v nžkm 121,753.

b) Popis incidentu a miesta vrátane nasadenia záchranných a havarijných služieb

Daného dňa 08.03.2017 bola vykonávaná výluka 2c. koľaje medzi ŽST Trenčín, obvod Trenčín a obvod Zlatovce v rámci modernizácie a chod vlakov v medzistaničnom úseku obvod Trenčín a obvod Zlatovce sa realizoval po 1c. koľaji. Výpravca ŽST Trenčín postavil vlakovú cestu pre vlak Os 3320 ZSSK riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia od svetelného odchodového návěstidla Lc6 ŽST Trenčín, obvod Trenčín, po cestové návěstidlo Lc1c ŽST Trenčín, obvod Zlatovce o 15:39:47 h, následne o 15:39:54 h od cestového návěstidla Lc1c na 103. staničnú koľaj ŽST Trenčín, obvod Zlatovce. Vlak Os 3320 ZSSK bol vypravený zo ŽST Trenčín výpravcom zo 6. koľaje, pričom mu svetelné návěstidlo Lc6 návěstilo návěsť 12, **Rýchlosť 40 km.h⁻¹ a výstraha**, potom výpravca ŽST Trenčín postavil uvedenému vlaku vlakovú cestu od cestového návěstidla Lc1c na 103. koľaj v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce, pričom došlo k zmene návěstného znaku na cestovom návěstidle Lc1c z návěsti zakazujúcej jazdu na návěsť 12, **Rýchlosť 40 km.h⁻¹ a výstraha**. O 15:40:33 h postavil výpravca ŽST Trenčín riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia vlakovú cestu pre vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC od svetelného vchodového návěstidla 1S ŽST Trenčín, obvod Zlatovce na 101. staničnú koľaj po svetelné cestové návěstidlo Sc101 ŽST Trenčín, obvod Zlatovce. Takto po vchode vlaku Os 3320 ZSSK na 103. koľaj mala byť postavená vlaková cesta pre vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC zo 101. staničnej koľaje po 1c. spojovacej koľaji do ŽST Trenčín, obvod Trenčín, avšak rušňovodič vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC nezaregistroval návěsť 1, **Stoj** návěstenú na svetelnom cestovom návěstidle Sc101 a pokračoval ďalej smerom do ŽST Trenčín, obvod Trenčín, pričom kolesami ŽKV násilne prestavil výhybku č. 104. V dôsledku chodu vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC okolo návěstidla Sc101, ktoré návěstilo návěsť zakazujúcu chod o 15:44:42 h, obsadením koľajového úseku V104 došlo automaticky k zmene návěstného znaku svetelného cestového návěstidla Lc1c z návěsti dovoľujúcej chod na návěsť 1, **Stoj** pre vlak Os 3320 ZSSK. Po výjazde z pravotočivého oblúka rušňovodič vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC zaregistroval na začiatku železničného mosta protiidúci vlak Os 3320 ZSSK, v dôsledku čoho okamžite vykonával opatrenia na zastavenie vlaku použitím rýchločinného brzdenia a s vlakom zastavil v sžkm 122,948, čo bolo 676 m za svetelným cestovým návěstidlom Sc101; a aj rušňovodič protiidúceho vlaku Os 3320 ZSSK okamžite vykonával opatrenia na zastavenie vlaku použitím rýchločinného brzdenia, pričom zastavil na koľaji 1c v sžkm 123,048. Vlaky zastavili na starom železničnom moste, na 1c. koľaji, ich vzdialenosť od seba bola 100 m a po zastavení rušňovodič

vľaku Os 3320 ZSSK okamžite vznik incidentu oznámil výpravcovi ŽST Trenčín, ktorý to okrem iných oznámil kontrolnému dispečerovi ORD Žilina a polícii na telefónne číslo 158. Nato po zdokumentovaní miesta vzniku incidentu boli po vzájomnej dohode vyšetrovateľa ŽP PZ Trenčín a HIBŽD SBI Žilina dané súhlasy: o 17:30 h súhlas na núdzové prestavenie výhybky č. 104 do odbočného smeru na 103. koľaj a na odchod vlakov Os 3320 ZSSK a Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC späť smerom do ŽST Trenčín, obvod Trenčín, pričom vlak Os 3320 ZSSK bol prestavený na 6. koľaj s odchodom z miesta zastavenia po vzniku incidentu o 17:36 h a vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC bol prestavený na 8. koľaj s odchodom z miesta zastavenia po vzniku incidentu o 17:54 h; nebolo potrebné použiť nehodové pomocné prostriedky.

c) Rozhodnutie o vykonaní zisťovania príčin vzniku incidentu, zloženie tímu a vykonanie zisťovania príčin vzniku incidentu

Generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej „ministerstvo“), Ing. Ján Farkaš, určil na vyšetrovanie príčin uvedenej nehody vyšetrovateľa ministerstva Ing. Mikuláša Sedláka. ŽSR určili na zisťovanie príčin nehody hlavného inšpektora bezpečnosti železničnej dopravy (HIBŽD) p. Ing. R. Z. Dopravca ZSSKC za člena tímu určil vedúceho oddelenia inšpekcie p. Mgr. M. K. Zisťovanie príčin vzniku nehody sa vykonávalo v čase od 08.03.2017 do 10.04.2017.

2. Popis incidentu

a) Zúčastnení zamestnanci a dodávatelia ako aj ostatní účastníci a svedkovia

J.M., rušňovodič vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC, zamestnanec ZSSKC;

M.B., rušňovodič vlaku Os 3320 ZSSK, zamestnanec ZSSK;

M. G., výpravca, zamestnanec ŽSR, OR Žilina, ŽST Trenčín.

b) Vľaky a ich zloženie, vrátane evidenčných čísel zúčastnených vozidiel

Dotknutý vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC bol vedený v zmysle ZCP č. 125A, v trase kmeňového vlaku Nex 47910 ZSSKC ako nákladný expresný vlak jazdiaci na trati Bratislava-Rača – Púchov, stanovenú rýchlosť v medzistaničnom úseku Nové Mesto nad Váhom – Trenčín mal 100 km.h^{-1} , potrebné brzdiace percentá boli 69. Vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC vezený vlakovým HKV 91 56 6 363 091 – 0, za ktorým boli radené: nečinné HKV 91 56 6 363 099 – 3 a na službu pohotovosti HKV 91 56 6 363 090 – 2; spolu mal 3 ŽKV, 12 dvojkoľesí, dĺžku 50,2 m celkovú hmotnosť 261 t, skutočné brzdiace percentá 50, chýbajúce brzdiace percentá 19, preto bola rýchlosť vlaku znížená na 80 km.h^{-1} , čo bolo zaznamenané v Správe o brzdení v bode č. 63. Vlak bol riadne označený návesťami v zmysle predpisu ŽSR Z1.

Os 3320 ZSSK bol v zmysle ZCP č. 125A, pravidelným vlakom osobnej dopravy jazdiacim v pracovné dni na trati Púchov – Leopoldov, stanovenú rýchlosť v medzistaničnom úseku Trenčín – Nové Mesto nad Váhom mal 120 km.h^{-1} , potrebné brzdiace percentá boli 97. Vlak Os 3320 ZSSK bol vezený HKV 91 56 6 361 123 – 3. Vlak mal spolu 5 ŽKV, 20 dvojkoľesí, dĺžku 114,8 m, celkovú hmotnosť 259 t, brzdiacu hmotnosť 343 t a skutočné brzdiace percentá 132; bol riadne označený príslušnými návesťami v zmysle predpisu ŽSR Z 1. Pri incidente nedošlo k poškodeniu ŽKV.

c) Popis infraštruktúry a systému signalizácie – typy koľají, výhybiek, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení a spôsob ich obsluhy

Dotknutá ŽST Trenčín leží v sžkm 124,036 na dvojkolejnej železničnej trati 1. kategórie Púchov – Bratislava hlavná stanica a bola rozdelená na dva samostatné obvody, obvod Trenčín a obvod Zlatovce; kde hranicu medzi obvodmi tvorilo návestidlo Lc1c umiestnené v sžkm 122,182 a miesto vzniku incidentu sa nachádzalo v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce, v nžkm 121,753 na 101. staničnej koľaji. V ŽST Trenčín bolo vybudované SZZ 3. kategórie – elektronické stavadlo. Elektronické stavadlo bolo tvorené počítačovou riadiacou úrovňou typu ILTIS, počítačovou výkonovou úrovňou systému SIMIS W a elektronickými modulmi rozhraní k vonkajším zariadeniam. Riadenie pre obidva obvody bolo vykonávané z ovládacieho pracoviska v ŽST Trenčín, obvod Trenčín. Výhybky bolo možné prestavovať z ovládacieho pracoviska samostatne, alebo postavením vlakovej cesty; stavanie vlakových ciest pre obidva obvody ŽST Trenčín vykonával výpravca z riadiaceho pracoviska systému ILTIS umiestneného v dopravnej kancelárii ŽST Trenčín, ktoré bolo tvorené zadávacím počítačom 2 monitormi, klávesnicou a myšou. Na monitoroch bol zobrazený prehľadový obraz obidvoch obvodov ŽST Trenčín, podrobný obraz ich koľajísk, údaje o dopravnej situácii, systémové a poruchové informácie, dátum a čas. Prehľadový a podrobný obraz koľajísk bol zostavený zo symbolov, ktorých vzhľad a význam bol uvedený v Prílohe 8c a spôsob obsluhy systému ILTIS bol uvedený v Prílohe 8b predpisu ŽSR D101/T101. Zabezpečovacie zariadenie malo archivačné záznamové zariadenie, ktoré zaznamenávalo činnosť dopravného zamestnanca pri jeho obsluhu ako aj skutočný stav činnosti zabezpečovacieho zariadenia.

Dotknutá 101. staničná koľaj obvodu Zlatovce bola hlavnou koľajou vchodovou, odchodovou koľajou pre všetky vľaky okrem vlakov zastavujúcich pre výstup a nástup cestujúcich a prechodová koľaj pre všetky vľaky, tvaru UIC60, upevnenie Skl 24, podvaly boli betónové výhybkové, rozdelenie podvalov u, rok vloženia 2015, koľaj v smere z Bratislavy do Žiliny bola v pravotočivom oblúku o polomere $r = 350 \text{ m}$, prevýšenie 50 mm a v stúpaní 10,695 promile. Užitočná dĺžka koľaje 810 m, ohraničenie svetelným cestovým návestidlom Sc101 a svetelným odchodovým návestidlom L101, bez vybudovaného nástupišťa.

103. staničná koľaj obvodu Zlatovce bola vchodovou, odchodovou a prechodovou koľajou pre všetky vľaky, tvaru 60E2, na betónových podvaloch BP-3, rozdelenie u, bezpodkladnicové upevnenie VOSLOH Skl 14, rok

vloženie 2015, mala užitočnú dĺžku 753 m a v čase vzniku incidentu bola ohraničená svetelným cestovým návestidlom Sc103 a svetelným odchodovým návestidlom L103. Pri nej bolo vybudované kryté nástupište s pevnou hranou typu s dĺžkou 250 m.

Svetelné cestové návestidlo Sc101 bolo päťsvetelné typu AŽD 71 a nachádzalo sa v nžkm 121,753, obsluhované bolo výpravcom z dopravnej kancelárie v ŽST Trenčín.

1c. koľaj bola koľaj spojovacia, prechodová koľaj pre všetky vlaky, dĺžka koľaje bola 493 m a bola ohraničená svetelným cestovým návestidlom Sc1c a svetelným cestovým návestidlom Lc1c. Sústava železničného zvršku bola tvaru S49, upevnenie rebrové tuhé ŽS 4, podvaly drevené, rozdelenie podvalov d , rok vloženia 1999, 1c. koľaj v mieste zastavenia vlakov bola vodorovná a v priamej. Miesto zastavenia vlakov po vzniku incidentu bolo na 1c. koľaji v mieste, kde bola koľaj uložená na mostniciach Mostu, cez ktorý jazdili vlaky ponad rieku Váh. Most bol vybudovaný v roku 1905, pričom jeho dĺžka bola 257,80 m, výška pod mostom 5,00 m. Výhybka č. 104 bola osadená v nžkm 121,887 v 101. staničnej koľaji, oblúková jednostranná, Oblj 60 1:12-333/1007 LĽ, vložená v roku 2015, bola ústredne prestavovaná výpravcom s jedným nerozrezným elektromotorickým prestavnikom s kontrolou polohy výhybky a vertikálnymi hákovými uzávermi VZ 200.

Incident spôsobil poškodenie zabezpečovacieho zariadenia výhybky č. 104 takto: poškodený elektromotorický prestavník, kontrolné tyče elektromotorického prestavníka a vertikálny záver VZ 200; došlo aj k poškodeniu výhybky č. 104 a to obidvoch jazykov (jazyk ľavý priamy a jazyk pravý ohnutý – došlo k horizontálnej a vertikálnej deformácii).

ŽST Trenčín, obvod Zlatovce, v mieste vzniku incidentu bol elektrifikovaný striedavou trakčnou napäťovou sústavou 25 kV a nebola následkom incidentu poškodená.

d) Komunikačné prostriedky

Medzi výpravcom a zamestnancami ŽST Trenčín bola komunikácia vykonávaná prostredníctvom zapojovača ALFA, do ktorého boli zapojené jednotlivé telefónne okruhy; telefonické hovory dispozičného výpravcu boli zaznamenávané a podľa nastavenia zapojovača ALFA archivované 120 dní, pričom traťové rádiové spojenie "KAPSCH" – základňová rádiostanica bola umiestnená v dopravnej kancelárii obvodu Trenčín a slúžila na komunikáciu medzi výpravcom a rušňovodičmi HKV. Pri incidente nedošlo k poškodeniu komunikačných zariadení.

e) Práce vykonávané na mieste incidentu alebo v jeho blízkosti

08.03.2017 pokračovala plánovaná modernizácia, výluka 2c. koľaje medzi ŽST Trenčín, obvod Trenčín a obvod Zlatovce (ÚČS 30) v zmysle ROV 200 a z uvedeného dôvodu bol chod vlakov vo vyššie uvedenom medzistaničnom úseku vykonávaný po 1c. spojovacej koľaji.

f) Spustenie núdzového plánu železnice s nadväzným reťazcom udalostí

Aktivovanie núdzového plánu železnice pre prípad vzniku incidentu podľa predpisu ŽSR Z 17, bolo vykonané z ohlasovacieho pracoviska ŽST Trenčín. Rušňovodič vlaku Os 3320 ZSSK okamžite po zastavení na 1c. spojovacej koľaji oznámil výpravcovi ŽST Trenčín M.G prostredníctvom rádiostanice vznik incidentu, ten hneď vyrozumel o 15:48 h kontrolného dispečera ORD Žilina a ten HIBŽD SBI Žilina Ing. R.Z., ktorý poveril vykonávaním prvotných úkonov zisťovania príčin vzniku incidentu vedúceho technológa ŽST Trenčín Ing. P.L., ktorý sa na miesto vzniku incidentu dostavil o 16:10 h, Súhlas na začatie odpratávacích a obnovovacích prác bol daný prostredníctvom Ing. P. L.

g) Spustenie núdzového plánu, verejných, záchranných služieb, polície a zdravotných služieb s nadväzným reťazcom udalostí

Príslušné oddelenie ŽP PZ Trenčín bolo o incidente vyrozumené kontrolným dispečerom ORD Žilina telefonicky o 15:52 h. Súhlas na začatie odpratávacích a obnovovacích prác bol daný o 17:30 h vyšetrovateľom ŽP PZ Trenčín.

h) Účastníci incidentu z vonkajšieho prostredia (cestné vozidlá a pod.)

Neboli zistení.

3. Mŕtvi, zranení a materiálne škody v členení podľa článkov 35 až 39 predpisu ŽSR Z 17

Incidentom neprišlo k usmrteniu a ani k ťažkému zraneniu žiadnych osôb, došlo k násilnému prestaveniu (rozrezaniu) výhybky č. 104 kolesami ŽKV a jej poškodeniu. K poškodeniu ŽKV dopravcov resp. iných zariadení nedošlo. Incidentom došlo k úplnému prerušeniu prevádzky medzi obvodmi Trenčín a Zlatovce (1c. spojovacia koľaj) od 15:44 h do 18:20 h dňa 08.03.2017. Po incidente došlo k uzamknutiu poškodenej výhybky č. 104 v obvode Zlatovce uzamykateľnými výmenovými prenosnými zámkami v počte 3 ks, pričom po obnovení prevádzky od 18:20 h sa jazdilo cez uvedenú výhybku len na a zo 103. koľaje a to obmedzenou rýchlosťou 10 km.h⁻¹/30 km.h⁻¹. Výhybka č. 104 bola zjazdná bez obmedzenia od 12:00 h dňa 09.03.2017. V dôsledku vzniku incidentu došlo k meškaniu jedenástich vlakov osobnej dopravy dopravcu ZSSK spolu o 718 min a jedného vlaku nákladnej dopravy dopravcu ZSSK o 134 min. Došlo k odrieknutiu vlaku Os 3345 ZSSK v úseku Trenčín – Žilina a vlaku Os 3320 ZSSK v úseku Trenčín – Leopoldov. V dôsledku úplného prerušenia prevádzky bola zavedená dopravcom ZSSK NAD LETTRANS, s. r. o. a SAD Trenčín, a. s., pri vlaku Os 3322 ZSSK v úseku Trenčín – Nové Mesto nad Váhom a pri vlaku Os 3327 ZSSK v úseku Trenčín – Trenčianske Bohuslavice.

Dopravca ZSSK v zmysle článku 37 až 41 predpisu ŽSR Z 17 škodu nevyčíslil.

Dopravca ZSSK v zmysle článku 37 až 41 predpisu ŽSR Z 17 škodu vyčíslil takto:

použitie náhradnej autobusovej dopravy a celková predbežná výška škody 712,00 €
ŽSR v zmysle článku 37 až 41 predpisu ŽSR Z 17 škodu vyčíslili nasledovne:

ŽSR, OR Žilina, Sekcia oznamovacej a zabezpečovacej techniky

elektromotorický prestavník výhybky č. 104	4 990,14 €
čelust'ový záver výhybky č. 104.....	2 540,80 €
uhlová páka ľavá	1 097,00 €
hák záverový výhybky č. 104	941,42 €
kontrolné tyče elektromotorického prestavníka výhybky č. 104	703,68 €
pomocná páka	133,00 €
doprava zamestnancov AŽD.....	187,10 €
servis a údržba zamestnancov AŽD	358,44 €
práca zamestnancov SMSÚ	49,92 €
Celková predbežná výška škody.....	11 001,50 €

ŽSR, OR Žilina, Sekcia železničných tratí a stavieb

výmena jazyka výhybky č. 104	5 000,00 €
kontrola výhybiek a jazyka	416,67 €
preprava zamestnancov (hotovosť)	200,00 €
práca TO Trenčín SMSÚ	181,35 €
Celková predbežná výška škody.....	5 798,02 €

CELKOVÁ PREDBEŽNÁ VZNIKNUTÁ ŠKODA PRI INCIDENTE: 17 511,52 €

Celospoločenské náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku incidentu v zmysle prílohy 8 zákona č. 513/2009 o dráhach vzniknuté zmeškaním 12 vlakov (11 osobnej dopravy/1 nákladnej dopravy) neboli vyčíslené. Poškodené strany si uplatnia skutočnú škodu vzniknutú pri tomto incidente podľa platných právnych noriem, nariadení a predpisov. Uvedená výška škody pre potrebu kategorizácie incidentu nie je smerodajná pre náhradu skutočne vzniknutej a preukázanej škody.

4. Vonkajšie okolnosti: počasie a geografické údaje

Teplota v čase vzniku incidentu bola +10 °C, jasno, viditeľnosť bez obmedzenia. K incidentu došlo na 101. staničnej koľaji, ktorá bola v pravotočivom oblúku o polomere $r = 350$ m, prevýšenie 50 mm, z Bratislavy do Žiliny bola v stúpaní 10,695 promile, výhľad rušňovodiča vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC nebol ničím obmedzený.

III. Zistené skutočnosti

1. Súhrn výpovedí

a) Železniční zamestnanci, vrátane dodávateľov

J.M. rušňovodič vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC, v zápise so zamestnancom uviedol, že s vlakom Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC s HKV 91 56 6 363 091 – 0 vchádzal do Zlatoviec, pričom mu bola na predzvesti vchodového návěstidla návěstná návěst' Očakávaj rýchlosť 40 km.h⁻¹; vchodové návěstidlo mu návěstilo návěst' 40 km.h⁻¹ a Očakávaj rýchlosť 40 km.h⁻¹ a vchádzal na 101. koľaj. Podľa jeho vyjadrenia mu cestové návěstidlo Sc101 návěstilo návěst' 40 km.h⁻¹ a **Výstraha**. Počas ďalšieho chodu po vybehnutí z oblúka zaregistroval oproti vlak na začiatku železničného mosta a vykonal všetky úkony na zastavenie vlaku a s vlakom zastavil v polovici mosta, zapol červené pozičné svetlo čo vykonal aj rušňovodič na vlaku oproti. Danú udalosť nahlásil výpravcovi do ŽST Trenčín cez RST a neskôr mobilným telefónom. *Počas vyšetrovania predmetného incidentu bolo preukázané, že povoľujúci jazdný znak bol na návěstidle Sc101 naposledy rozsvietený o 14:59:40 h. O 15:03:09 h sa na návěstidle Sc101 rozsvietila návěst' 1, **Stoj** a do vzniku incidentu tam nebolo zaznamenané žiadne rozsvietenie povoľujúceho znaku, čím bolo jednoznačne preukázané, že vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC musel prejsť okolo návěstidla, ktoré návěstilo návěst' 1, **Stoj**, návěst' zakazujúcu jazdu. Na základe vyššie uvedeného bolo zistené, že rušňovodič vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC J. M. uviedol pri podaní vysvetlenia, zamestnancom zisťujúcim príčiny vzniku predmetného incidentu, nepravdivé informácie v súvislosti s návěst'ou na svetelnom cestovom návěstidle Sc101.*

M.B. rušňovodič vlaku Os 3320 ZSSK, v zápise uviedol, že po odchode vlaku zo ŽST Trenčín pokračoval v smere do obvodu Zlatovce, pričom pred vjazdom na most spozoroval na koľaji iný (protiidúci) vlak, ihneď zaviedol rýchločinné brzdenie a pre maximálne využitie brzdiaceho účinku zároveň použil aj pieskovanie a po zastavení oznámil výpravcovi ŽST Trenčín, že na 1c. koľaji sa nachádza iný vlak a že sa jedná o nehodu.

M.G. výpravca ŽST Trenčín, v zápise uviedol, že v čase vzniku incidentu vykonával funkciu dispozičného výpravcu. Medzi obvodmi Trenčín a Zlatovce bola jazda vlakov zabezpečovaná iba po 1c. spojovacej koľaji. Na koľko v obvode Zlatovce bolo možné využívať pre vlaky s prepravou cestujúcich iba 103. koľaj, plánoval vchod vlaku Os 3320 ZSSK na túto koľaj a vchod vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC na 101. staničnú koľaj (bez nástupišťa). Po vchode vlaku Os 3320 ZSSK na 103. koľaj plánoval postaviť vlakovú cestu pre Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC zo 101. staničnej koľaje po 1c. spojovacej koľaji do obvodu Trenčín, nato po odchode vlaku Os 3320 ZSSK zo ŽST Trenčín na 1c. koľaj sa mu ozval rušňovodič tohto vlaku a pýtal sa ho, že čo ide pred ním. Odpovedal mu,

že nič. V tom sa pozrel na monitor odvodu Zlatovce a zistil, že 101. staničná koľaj v obvode Zlatovce nie je obsadená vlakom Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC ako mala byť, ale systém ju vykazuje ako voľnú. Súčasne začala vizuálna a akustická signalizácia rozrezu výhybky č. 104, ihneď vyzval rušňovodiča vlaku Os 3320 ZSSK vlak zastaviť. Nato zistil, že k zrážke nedošlo a nahlásil incident v zmysle ohlasovacej povinnosti.

b) Ostatní svedkovia

Neboli zistení.

2. Systém riadenia bezpečnosti

a) Organizačný rámec a spôsob, akým sa dávajú a vykonávajú príkazy

Chod vlakov v mieste incidentu sa riadila predpisom ŽSR Z 1 a platnými ZCP 125A a TTP 125 pre trať Púchov – Bratislava hlavná stanica.

b) Požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek

Zúčastnené osoby- rušňovodiči a výpravca v čase vzniku incidentu spĺňali požiadavky pre výkon danej funkcie v zmysle platnej legislatívy a predpisových ustanovení.

c) Obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky

J.M. rušňovodič bol 16.09.2016 predmetom poslednej kontroly rušňovodičom – inštruktorom M.V., kedy neboli u rušňovodiča J.M zistené žiadne nedostatky.

M.B. rušňovodič bol takto 25.10.2016 naposledy kontrolovaný rušňovodičom – inštruktorom J.K bez zistenia nedostatkov.

d) Rozhrania medzi rôznymi užívateľmi infraštruktúry

V danom prípade boli zúčastnení dopravca ZSSKC a dopravca ZSSK, pričom pre vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC bola postavená vlaková cesta z 1. traťovej koľaje od Výhybne Nivy na 101. staničnú koľaj v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce len po svetelné cestové návěstidlo Sc101. Vlak Os 3320 ZSSK bola postavená vlaková cesta od svetelného cestového návěstidla Lc1c na 103. koľaj ŽST Trenčín, obvod Zlatovce.

3. Predpisy a pravidlá

a) Príslušné právne predpisy a pravidlá Európskej únie a vnútroštátne predpisy a pravidlá

Zákon č. 514/2009 Z. z., § 16, ods. (3), písm. a), kde je uvedené, že *každý je povinný v doprave na dráhe zachovávať opatrnosť primeranú povahe prevádzky dráhy a dopravy na dráhe, starať sa o svoju bezpečnosť a zdržať sa všetkého, čo by mohlo ohroziť život alebo zdravie, alebo obmedziť prevádzku dráhy alebo dopravu na dráhe.*

Vyhláška č. 351/2010 Z. z.:

- **§ 7, ods. (3), písm. a),** kde je okrem iného uvedené, že *ak svieti na návěstidle jedno svetlo, základný význam návestnej farby červená je návěsť „Stoj“;*
- **§ 16, ods. (5),** kde je okrem iného uvedené, že *vlak smie odísť z dopravne s koľajovým rozvetvením len na návěsť návěstidla dovoľujúcu chod alebo so súhlasom osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe.*

b) Ostatné predpisy ako sú prevádzkové predpisy, miestne predpisy, požiadavky na personál, predpisy týkajúce sa údržby a platné normy

Predpis ŽSR Z 1:

- **čl. 44,** kde je okrem iného uvedené, že *rozkazy vyjadrené návěstami sa musia včas splniť;*
- **čl. 58,** kde je uvedené, že *červené svetlo – návěsť „Stoj“, zakazuje jazdu vlaku za návěstidlo.*

Predpis ZSSKC V 2:

- **čl. 22,** kde je okrem iného uvedené, že *rušňovodič je povinný písm. a) na HKV za jazdy vlaku sledovať trať, koľajisko, trakčné vedenie a návěsti;*
- **čl. 82,** kde je okrem iného uvedené, že *rušňovodič je povinný písm. h) počas jazdy vlaku neprekračovať rýchlosť stanovenú tabelárnym cestovným poriadkom, vrátane nariadených dlhodobých a krátkodobých obmedzení rýchlosti a neprekračovať konštrukčnú rýchlosť HKV.*

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení

a) Systém signalizácie, riadenia a zabezpečenia vlakov, vrátane automatického zariadenia na záznam údajov

Predpis ŽSR Z 1 určuje pravidlá, podľa ktorých sa vykonávala dopravná služba v súlade s ním bol spôsob zabezpečenia vlakovej cesty. Záznamové zariadenia boli vybudované. Riadenie vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC nebolo v súlade s predpisom ŽSR Z 1, kde došlo k porušeniu čl. 44 a čl. 58 rušňovodičom daného vlaku. Bolo zistené, že výpravca ŽST Trenčín M. G. riadnou obsluhou zabezpečovacieho zariadenia:

- o 15:39:47 h postavil vlakovú cestu pre vlak Os 3320 ZSSK od cestového návěstidla Lc6 ŽST Trenčín, obvod Trenčín na 1c. spojovaciú koľaj. Na návěstidle Lc6 sa rozsvietil povolujúci znak;
- o 15:39:54 h postavil vlakovú cestu pre vlak Os 3320 ZSSK od cestového návěstidla Lc1c ŽST Trenčín, obvod Trenčín, do obvodu Zlatovce, na 103. koľaj. Na návěstidle Lc1c sa rozsvietil povolujúci znak;
- o 15:40:33 h postavil vlakovú cestu pre vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC z 1. traťovej koľaje od Výhybne Nivy na 101. staničnú koľaj v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce. Pri stavaní vlakovej cesty sa mu zobrazil upozorňujúci text na uzavretie PZZ v km 121,165. Na vchodovom návěstidle 1S ŽST Trenčín, obvod Zlatovce sa rozsvietil povolujúci znak;

- o 15:43:42 h obsadil vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC koľajový úsek 101. staničnej koľaje v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce. Presne v ten istý čas prešiel vlak Os 3320 ZSSK okolo návestidla Lc6 a obsadil koľajový úsek V21-24 za návestidlom;
- vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC na 101. staničnej koľaji v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce nezastavil ale pokračoval v jazde a o 15:44:42 h prešiel okolo návestidla Sc101 návestiaceho návest' 1, **Stoj.** obsadil koľajový úsek V104 a následne o 15:42:47 h rozrezal a násilne prestavil výhybku č. 104 ;
- vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC pokračoval ďalej v jazde až na 1c. spojovaciu koľaj. Tu zastavil a ostal stát' oproti odchádzajúcemu osobnému vlaku Os 3320 ZSSK zo ŽST Trenčín, obvod Trenčín.

Po vyhodnotení dekódovaných dát z diagnostiky zabezpečovacieho zariadenia SIMIS W bolo preukázané, že povolujući jazdný znak bol na návestidle Sc101 naposledy pred incidentom rozsvietený o 14:59:40 h. O 15:03:09 h sa na návestidle Sc101 rozsvietila červená a do vzniku incidentu tam nebolo zaznamenané žiadne rozsvietenie povolujuceho znaku, čím bolo jednoznačne preukázané, že vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC prešiel okolo návestidla, ktoré návestilo návest' 1, Stoj, t. j. návest' zakazujúca jazdu.

Takto rozborom záznamu z Prevádzkového informačného systému ŽSR bolo zistené, že vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC odišiel z východiskovej ŽST Bratislava-Petržalka o 12:44 h, bez meškania. Pred vznikom incidentu bol zaznamenaný prechod uvedeného vlaku vo Výh. Nivy o 15:37 h, bez meškania. Po vzniku incidentu bol zaznamenaný príchod uvedeného vlaku v nácestnej ŽST Trenčín, obvod Zlatovce o 15:44 h, bez meškania. Odchod vlaku zo ŽST Trenčín, obvod Zlatovce bol zaznamenaný o 18:05 h, bez meškania. Ukončenie jazdy vlaku bolo zaznamenané po jeho príchode do cieľovej ŽST Žilina-Teplička odch. sk. o 21:46 h, bez meškania.

Podrobným rozborom záznamu z Prevádzkového informačného systému ŽSR bolo zistené, že vlak Os 3320 ZSSK odišiel z východiskovej ŽST Žilina o 13:43 h, bez meškania. Pred vznikom incidentu bol zaznamenaný príchod vlaku do ŽST Trenčín, obvod Trenčín o 15:26 h. Uvedený vlak po vzniku incidentu v chode nepokračoval a bol v ŽST Trenčín, obvod Trenčín ukončený o 18:57 h.

b) **Infraštruktúra**

Dotknutý vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC prechádzal po koľajach, na ktorých boli vykonávané predpísané pravidelné prehliadky v zmysle platných predpisov ŽSR a pred vznikom incidentu bola posledná ¼-ročná prehliadka stavieb a technických zariadení železničných tratí a stavieb v mieste vzniku incidentu vykonaná 20.12.2016, bez zistených nedostatkov majúcich vplyv na bezpečnosť železničnej dopravy. V ŽST Trenčín, obvod Zlatovce boli pred vznikom incidentu vykonávané pravidelné údržby. Údržba zabezpečovacieho zariadenia bola vykonaná: mesačná údržba EMP 20.02.2017, mesačná údržba snímačov osí 22.02.2017, mesačná prehliadka vonkajších častí zabezpečovacieho zariadenia 20.02.2017, mesačná kontrola viditeľnosti svetelných návestidiel 22.02.2017, mesačná údržba technológie SIMIS W 22.02.2017, štvrtročná a polročná údržba snímačov polohy jazykov 22.02.2017, dvojtyždňová údržba vertikálnych záverov VZ 200 22.02.2017. Zabezpečovacie zariadenie pred vznikom, v čase vzniku aj po vzniku uvedeného incidentu vykazovalo správnu činnosť a malo archivačné záznamové zariadenie, v Záznamníku porúch na zabezpečovacom zariadení nebola zaevidovaná žiadna porucha a obsluha bola v súlade s predpisovými ustanoveniami predpisu ŽSR D 101/T 101. Stav zabezpečovacieho zariadenia SIMIS W nebol v príčinnej súvislosti so vznikom incidentu a došlo k jeho poškodeniu.

c) **Komunikačné vybavenie**

Komunikácia zúčastnených zamestnancov na incidente bola v súlade s predpisom Z 1. V čase vzniku incidentu vykazovali komunikačné zariadenia správnu činnosť a ich stav nebol v príčinnej súvislosti so vznikom incidentu.

d) **Vozidlá vrátane registrácie z automatického zariadenia na záznam údajov**

Podrobným rozborom záznamu elektronického rýchlomera typu MIREL RM1 z HKV 91 56 6 363 091 – 0 bolo zistené, že po odchode vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC zo ŽST Nové Mesto nad Váhom po jeho zastavenie po vzniku incidentu došlo k prekročeniu najvyššej dovolenej rýchlosti vlaku o 4 km.h⁻¹ o 15:39:44 h (5 041 m pred miestom vzniku incidentu), ktoré nebolo v príčinnej súvislosti so vznikom incidentu. Vyhodnotením rýchlomerného záznamu bolo zistené, že rušňovodič odišiel s vlakom Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC zo ŽST Nové Mesto nad Váhom o 15:25:51 h. Najvyššia rýchlosť 84 km.h⁻¹ pred miestom incidentu bola dosiahnutá o 15:39:44 h. Rušňovodič následne znižoval rýchlosť a o 15:44:39 h bola rýchlosť 49,9 km.h⁻¹. V uvedenom čase bolo zaznamenané použitie návesti 104, **Pozor.** Použitie rýchločinnnej brzdy vlaku bolo zaznamenané o 15:45:12 h pri rýchlosti 48,4 km.h⁻¹. Vlak zastavil o 15:45:31 h po prejdení dráhy 130 m od začiatku brzdy. HKV 91 56 6 363 091 – 0 malo platnú technickú kontrolu podľa Vyhlášky č. 351/2010 Z. z., vykonanú 27.10.2016.

Takto rozborom záznamu elektronického rýchlomera MIREL RM1 z HKV 91 56 6 361 123 – 3 bolo zistené, že počas chodu vlaku Os 3320 ZSSK nedošlo v kontrolovanom úseku (odchod vlaku zo ŽST Trenčín po prvé zastavenie vlaku po vzniku incidentu) k prekročeniu stanovenej rýchlosti. Všetky záznamy boli čitateľné v zmysle predpisu ZSSK V 8, zariadenie Mirel RM 1 bolo v činnosti, zariadenie pre kontrolu bdelosti rušňovodiča Mirel VZ 1 bolo v činnosti a riadne obsluhované. Z vyhodnotenia rýchlomera bolo zistené, že vlak Os 3320 ZSSK odišiel zo ŽST Trenčín o 15:43:11 h, po 281 m dosiahol vlak svoju najvyššiu rýchlosť 38 km.h⁻¹

v danom úseku. O 15:44:03 h bol zaznamenaný povel na stiahnutie zadného zberača č. 2, po ubehnutí dráhy 581 m bol zaznamenaný povel na zodvihnutie zadného zberača č. 2. O 15:45:18 h bolo zaznamenané prvé zníženie tlaku vzduchu v hlavnom potrubí, následkom použitia rýchločinného brzdenia. Vlak zastavil o 15:45:26 h následkom použitia rýchločinného brzdenia na dráhe 37 m. HKV 91 56 6 361 123 – 3 malo platnú technickú kontrolu podľa Vyhlášky č. 351/2010, vykonanú 23.12.2016.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky

a) Opatrenia prijaté personálom pri riadení dopravy a signalizácii

Opatrenia pri riadení dopravy pred nehodou: v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce bolo možné využívať pre vlaky s prepravou cestujúcich iba 103. Koľaj, preto výpravca postavil vlakovú cestu vlaku Os 3320 ZSSK na túto koľaj a vchod vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC na 101. staničnú koľaj (bez nástupišťa). Po vchode vlaku Os 3320 ZSSK na 103. koľaj mala byť postavená vlaková cesta pre Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC z 101. staničnej koľaje po 1c. spojovacej koľaji do ŽST Trenčín, obvod Trenčín.

b) Výmena verbálnych správ v súvislosti s incidentom, vrátane dokumentácie zo záznamov

S výpravcom rušňovodiči vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC a Os 3320 ZSSK komunikovali pred incidentom a aj po incidente prostredníctvom rádiostanice umiestnenej v HKV. Vyhodnotením záznamu z komunikačného zariadenia UNIKOM v ŽST Trenčín bolo zistené že:

- o 15:45:56 h sa rušňovodič vlaku Os 3320 ZSSK dopytoval výpravcu čo je pred ním, načo mu výpravca ŽST Trenčín odpovedal, že nič, že tam má byť len nákladný po Zlatovce na 1. koľaj (101. staničná koľaj);
- o 15:46:08 h sa výpravca ŽST Trenčín dopytoval rušňovodiča vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC, kde stojí, že išiel na červenú, načo mu rušňovodič predmetného vlaku oznámil, že bolo 40;
- o 15:46:27 h výpravca ŽST Trenčín oznámil rušňovodičovi vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC, že na odchode bola červená, na to rušňovodič povedal „ach do riti“, že on tam videl výstrahu;
- o 15:46:53 h sa výpravca ŽST Trenčín dopytoval rušňovodičov ako stoja, pričom mu obidvaja oznámili, že zastavili na moste, vlak Os 3320 ZSSK na jeho začiatku a vlak Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC v strede mosta. Výpravca oznámil rušňovodičovi vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC, že rezal aj výhybku č. 104 a že nech stoja.

c) Opatrenia prijaté na ochranu a zabezpečenie miesta incidentu

Príslušné opatrenia na ochranu a zabezpečenie miesta incidentu vykonali policajti oddelenia ŽP PZ Trenčín uzavretím miesta jeho vzniku pre potreby vyšetrovania.

6. Rozhranie človek – stroj (zariadenie) – organizácia

a) Pracovný čas zúčastneného personálu

J.M., rušňovodič, v čase vzniku incidentu bol v zmene 2 hodiny a 59 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke viac ako 72 hodín;

M.B., rušňovodič, v čase vzniku incidentu bol v zmene 10 hodín a 51 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 48 hodín;

M.G., výpravca, v čase vzniku incidentu bol v zmene 9 hodín a 44 minút. Odpočinok pred zmenou mal v dĺžke 72 hodín.

b) Zdravotné a osobné okolnosti, ktoré incident ovplyvnili, vrátane existencie fyzického alebo psychického stresu

J.M. a M.B., zamestnanci, sa po nehode podrobili vyšetreniu policajtom oddelenia ŽP PZ Trenčín na zistenie prítomnosti alkoholu dychovou skúškou prístrojom AlcoQuant 6020 plus, výsledok negatív.

c) Konštrukcia zariadení, ktoré majú vplyv na rozhranie človek – stroj

Neboli zistené žiadne okolnosti, ktoré by ovplyvnili udalosť.

7. Predchádzajúce incidenty podobného charakteru

Udalosť podobného charakteru nebola za posledných 12 mesiacov v ŽST Trenčín, obvod Zlatovce zaznamenaná.

IV. Analýzy a závery

1. Záverečný popis reťazca vývoja incidentu, vypracovanie záverov o incidente, založených na skutočnostiach uvedených v bode III

a) Priame a bezprostredné príčiny incidentu, vrátane ovplyvňujúcich faktorov súvisiacich s konaním zúčastnených osôb alebo so stavom vozidiel alebo technických zariadení

Vznik incidentu zapríčinilo nesledovanie návestných znakov (návestí) na svetelnom cestovom návestidle Sc101 rušňovodičom vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC.

b) Príčiny súvisiace s odbornými znalosťami, postupmi a údržbou

Neboli zistené.

c) Hlavné príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a systémom riadenia bezpečnosti

Neboli zistené.

2. Diskusia

Nebola.

3. Závery

Incident zapríčinilo nesledovanie návestných znakov na svetelnom cestovom návestidle Sc101, pokračovanie v chode smerom do ŽST Trenčín, obvod Trenčín, s rozrezaním výhybky č. 104 a vojdением do postavenej vlakovej cesty pre vlak Os 3320 ZSSK, čím boli porušené predpisy ŽSR Z 1, čl. 44, čl. 58 a predpis ZSSKC V2, čl. 22.

4. Zoznam opatrení vykonaných alebo prijatých na základe incidentu s určením zodpovednosti a termínov odstránenia a ohlásenia splnenia uložených úloh

a) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom voči vinníkom

Tvoria prílohu tejto správy.

b) Opatrenia prijaté oprávneným zamestnancom, aby sa incident neopakoval

Tvoria prílohu tejto správy.

5. Nedostatky a opomenutia zistené počas zisťovania príčin vzniku incidentu, ktoré však nie sú dôležité na určenie príčiny (vrátane prijatých opatrení)

J.M., rušňovodič počas chodu vlaku Rv 2. nsl. 47910 ZSSKC na kontrolovanom úseku trate prekročil o 15:39:44 h najvyššiu dovolenú rýchlosť o 4 km.h⁻¹, čím porušil predpis ZSSKC V 2, čl. 82, písm. h).

V. Bezpečnostné odporúčania a závery:

- Dopravný úrad, ako Národný bezpečnostný orgán (NSA), preskúma možnosti overenia úrovne vykonávaného školenia a skúšok u funkcií s dosahom na bezpečnosť železničnej dopravy, osobitne rušňovodiča, výpravcu, výhybkára a signalistu, podľa možnosti aj formou anonymnej ankety oslovujúcej účastníkov školení, kurzov a skúšok a to ako školené a skúšané osoby, tak aj školiacich a skúšajúcich, s cieľom zmapovať kvalitatívne parametre vykonávaných aktivít v tejto oblasti a identifikovania možnosti zlepšenia, aby sa dosiahla lepšia pripravenosť zamestnancov riešiť aj neštandardné situácie bezpečne a tým zvýšenie bezpečnosti dopravy,
- Dopravný úrad, ako Národný bezpečnostný orgán (NSA), preskúma možnosti posúdenia kvality, početnosti a efektivity kontrol vykonávaných nadriadenými, či kontrolnými a školiacimi zamestnancami u vybraných subjektov pôsobiacich v železničnej doprave, a to u funkcií s dosahom na bezpečnosť železničnej dopravy, osobitne pri funkcii rušňovodiča, so zohľadnením nielen faktoru času od poslednej kontroly, ale/aj ich zamerania a zistení z kontroly, za účelom poznania stavu v tejto sfére a posúdenia potreby prijatia nápravných opatrení, a tým dosiahnutia zvýšenia bezpečnosti dopravy a predchádzania nehodám,
- Dopravný úrad, ako Národný bezpečnostný orgán (NSA), preskúma možnosť vedenia zoznamu rušňovodičov, ktorí: 1, dostali preukaz rušňovodiča 2, majú preukaz od NSA odobratý 3, spôsobili nehodu 4, boli určení na odborné preskúšanie po nehode; s cieľom zabránenia výkonu funkcie rušňovodiča u dotknutých alebo iných dopravcov tým rušňovodičom, ktorí spôsobili nehodu, pred novým úspešným vykonaním odbornej skúšky a tým dosiahnutie predchádzania nehodám; tento zoznam bude prístupný na požiadanie aj vyšetrovateľovi nehôd.
- Ohlásenie splnenia uložených úloh ako aj prijaté opatrenia nahlásiť na MDV SR do 30.9.2017.
- Incident je predmetom objasňovania oddelenia ŽP PZ Trenčín.

Oboznamovať sa s osobnými údajmi uvedenými v „Správe“ môžu iba určené oprávnené osoby, ktoré sú povinné v súlade so Zákonom NR SR č. 122/2013 Z. z. z 30. apríla 2013 o Ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov, dodržiavať ochranu osobných údajov.

Predkladá:

Ing. Mikuláš Sedlák
vyšetrovateľ MDV SR

Ing. Ján Farkaš
generálny riaditeľ sekcie

Rozdeľovník:

Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava

Železničná spoločnosť Cargo, a. s.
Drieňová 24
820 09 Bratislava

Dopravný úrad
Divízia dráh a dopravy na dráhach
Letisko M.R. Štefánika
823 05 Bratislava

Zoznam skratiek:

BŽD – bezpečnosť železničnej dopravy
DK – dopravná kancelária
EMP – elektromotorický prestavník
EP – elektronická pošta
Ex – expresný vlak
GR – generálne riaditeľstvo
HIBŽD – hlavný inšpektor bezpečnosti železničnej dopravy
HKV – hnacie koľajové vozidlo
KO – koľajové obvody
NAD – náhradná autobusová doprava
Nex – nákladný expresný vlak
NR SR – Národná rada Slovenskej republiky
nsl. – násled
nžkm – nový železničný kilometer
OR – Oblasťné riaditeľstvo
ORD – oddelenie riadenia dopravy
Os – osobný vlak
OS – odborná skúška
OZT – oznamovacia a zabezpečovacia technika
PC – personálny počítač
Pn – priebežný nákladný vlak
PP – prevádzkový poriadok
PZZ – priecestné zabezpečovacie zariadenie
R – rýchlik
ROV – Rozkaz o výluke
RST – rádiostanica
Rv – rušňový vlak
SBI – Stredisko bezpečnosti a inšpekcie
SMSÚ – Stredisko miestnej správy a údržby
sžkm – starý železničný kilometer
TNŽ – technická norma železníc
TTP – tabuľky traťových pomerov
ZA – Žilina
ZCP – zošitový cestovný poriadok
ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZSSKC – Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
ZT – zabezpečovacia technika
Z. z. – Zbierka zákonov
ŽP PZ – železničná polícia policajného zboru
ŽST – železničná stanica
ŽKV – železničné koľajové vozidlo
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky

Zoznam skratiek použitých právnych predpisov, noriem a interných predpisov:

zákon č. 122/2013 Z. z. – zákon NR SR č. 122/2013 Z. z. z 30. apríla 2013 o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v platnom znení

vyhláška č. 351/2010 Z. z. – vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. z 19. augusta 2010 o dopravnom poriadku dráh, v platnom znení

zákon č. 513/2009 Z. z. – zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v platnom znení

zákon č. 514/2009 Z. z. – zákon NR SR č. 514/2009 Z. z. z 28. októbra 2009 o doprave na dráhach, v platnom znení

predpis ŽSR Z 1 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR Z 1 Pravidlá železničnej prevádzky – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike, v platnom znení

predpis ŽSR Z 17 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti – bezpečnostný predpis v železničnej doprave v Slovenskej republike, v platnom znení

ŽSR D 101/T 101 – predpis manažéra infraštruktúry ŽSR D 101/T 101 Obsluha staničných zabezpečovacích zariadení, v platnom znení

ZSSKC V2 – predpis dopravcu ZSSKC Výkon rušňovej čaty 3_S23_Predpis V2_202_v1.5, v platnom znení

ZSSK V 8 – predpis dopravcu ZSSK Prevádzka a obsluha rýchlomerov ZSSK V 8 2_33_OIK_v1, v platnom znení